Deutscher Bundestag **Drucksache 15/3247**

15. Wahlperiode 26. 05. 2004

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), Otto Fricke, Birgit Homburger, Angelika Brunkhorst, Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Rainer Funke, Klaus Haupt, Dr. Werner Hoyer, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Eberhard Otto (Godern), Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Lärmarme Fahrbahndecken gegen Straßenverkehrslärm

Der Umgebungslärm hat im gesamten Bundesgebiet erheblich zugenommen. Gesundheitliche Belastungen und Gefahren für die Bürgerinnen und Bürger sind die Folge. Hauptquelle ist der Verkehr, allem voran der Verkehr auf der Straße. Etwa zwei Drittel der Bevölkerung klagt über eine zu hohe Lärmbelastung durch den Straßenverkehr. Eine Trendwende ist vorerst nicht zu erwarten, da zwar die spezifischen Geräuschwirkungen der Fahrzeuge sinken, die Verkehrsmenge aber steigt.

Das Reifen-Fahrbahngeräusch ist heute die dominierende Lärmquelle. Die Antriebs- und Innengeräusche der Fahrzeuge werden immer geringer, jedoch sind gleichzeitig die Reifengeräusche deutlich angestiegen. Hieran konnten auch europarechtliche Vorgaben nichts ändern. Tatsächlich sind die Ansprüche an die Reifen auch aufgrund schwerer und schneller werdender Fahrzeuge immer größer geworden. Härtere und breitere Reifen verstärken aber das Reifen-Fahrbahngeräusch und führen daher zu mehr Lärm.

Umgehungsstraßen und Schallschutzwände bzw. -wälle können einen effektiven, wirksamen Lärmschutz an der Quelle nicht ersetzen. Die Entwicklung lärmarmer Reifen scheint allerdings nur schleppend voranzukommen. Eine Lösung bieten möglicherweise lärmarme Fahrbahndecken, die ein Minderungspotenzial von 5 bis 10 dB(A) aufweisen. Offenporige Straßenoberflächen reduzieren die Schallemissionen durch Senkung des sog. Air-Pumping-Effekts und durch Absorption. Vor allem der „doppellagige offenporige Asphalt“ weist ein breites Absorptionsmaximum und eine geringe Verschmutzungsanfälligkeit auf.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie beurteilt die Bundesregierung den Einsatz von offenporigen Straßenbelägen, insbesondere des „doppellagigen offenporigen Asphalts“ sowohl im innerstädtischen Bereich, auf Landstraßen als auch auf Autobahnen?

2. Wie hoch ist derzeit der Anteil von offenporigen Straßenbelägen am gesamten Straßennetz in Deutschland und wo werden diese bevorzugt eingesetzt?
3. Wie stark werden aktuell bei der Sanierung und beim Neubau von Straßen im innerörtlichen Bereich offenporige Beläge eingesetzt?
4. Trifft es zu, dass der „doppellagige offenporige Asphalt“ als Sonderbelag angesehen wird und daher im Planfeststellungsverfahren nicht verwendet werden kann?
5. Trifft es zu, dass die Straßenbaubehörden durch ein Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) aufgefordert werden, offenporige Asphalte nur in Ausnahmefällen und örtlich begrenzt und nur dort zum Einsatz kommen zu lassen, wo ohne offenporigen Asphalt Einhausungen oder seitliche Schallhindernisse in unvertretbarer Höhe errichtet werden müssten?

   Wenn ja, hält das BMVBW aufgrund der derzeitigen Erkenntnisse an dieser Haltung fest?
6. Ist der Bundesregierung bekannt, dass eine neue Strecke mit „doppellagigem offenporigen Asphalt“ in Augsburg Pegelminderungen von 8 dB(A) für Pkws und 7 dB(A) für Lkws ergeben hat?

   Wenn ja, wie beurteilt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die Antworten zu den Fragen 2 und 3?
7. Welche Preisunterschiede weist „doppellagig offenporiger Asphalt“ im Vergleich zu üblicherweise eingesetztem Asphalt auf?
8. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung den Bau von Erprobungsstrecken für den „doppellagigen offenporigen Asphalt“?
9. Plant die Bundesregierung, den Einsatz von offenporigen Straßenbelägen zu fördern?

   Wenn ja, wie?
10. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Kommunen aufgrund ihrer finanziellen Lage vermehrt die Lärmsanierung durch eine Streckensanierung und den Einsatz von offenporigen Straßenbelägen betreiben werden?

Berlin, den 25. Mai 2004

Michael Kauch
Horst Friedrich (Bayreuth)
Otto Fricke
Birgit Homburger,
Angelika Brunkhorst
Daniel Bahr (Münster)
Rainer Brüderle
Ernst Burgbacher
Helga Daub
Jörg van Essen
Ulrike Flach
Rainer Funke
Klaus Haupt
Dr. Werner Hoyer
Gudrun Kopp
Jürgen Koppelin
Sibylle Laurischk
Harald Leibrecht
Dirk Niebel
Günther Friedrich Nolting
Hans-Joachim Otto (Frankfurt)
Eberhard Otto (Godern)
Cornelia Pieper
Gisela Piltz
Dr. Hermann Otto Solms
Dr. Rainer Stinner
Carl-Ludwig Thiele
Jürgen Türk
Dr. Claudia Winterstein
Dr. Volker Wissing
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333